

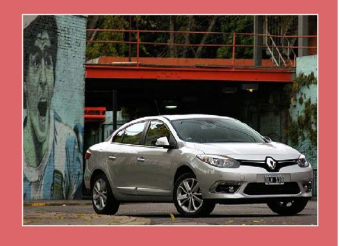
Chevrolet 400

SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 16 // Abril 2015









Editorial

Publicamos esta nueva edición con los ecos de la sexta edición de Expo Auto Argentino como música de fondo. La versión 2015 de esta muestra exclusiva del auto histórico argentino logró un hito en convocatoria tanto de expositores como de público.
Repasamos la historia del Chevrolet 400, un compacto de origen norteamericano con el que la filial local de GM inició la producción de autos de pasajeros.
Anticipamos el 7º Salón del Automóvil de Buenos Aires con una revisión de sus antecedentes cercanos y lejanos.
Recordamos los 60 años de Industrias Kaiser Argentina, la empresa pionera en producción automotriz en grandes series.
Fuimos a Lezama a participar del segundo encuentro de Manocontrol, un juego de nuestra infancia convertido en hobby de nuestra adultez.
Probamos el Fluence. En nuestro habitual contacto con la actualidad de la industria automotriz nacional, examinamos el auto insignia de Renault Argentina.
Además, Camión Argentino nos cuenta las bondades del Dodge DD-1000.

Y mucho más. Gracias por acompañarnos.

Staff

Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
En esta edición: Federico Kirbus, Hernán Martínez, Esteban de León y Emiliano Passarelli.
Fotografía
Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
info@auto-historia.com.ar



Las pick ups argentinas de Nissan, Renault y Mercedes

A partir de una alianza sin precedentes Renault-Nissan y Daimler AG producirán en la planta que Renault posee en Santa Isabel vehículos utilitarios con sus respectivas marcas. La fabricación se iniciaría en 2017 con un volumen anual conjunto de 70.000 unidades. Se espera conseguir una elevada tasa de localización de piezas.
Nissan fabricará la pick-up de 1 tonelada de Mercedes-Benz en la planta cordobesa, junto a la Nissan NP300 y la pick-up de 1 tonelada de Renault, para América latina. Este paso marca un salto cualitativo en el historial de la marca japonesa en el país que pasa de importador a productor y consolida a la Argentina como polo de producción mundial especializado en pick ups.
Nissan y Daimler desarrollarán conjuntamente una pick-up de 1 tonelada para Mercedes-Benz, la cual compartirá arquitectura con la nueva Nissan NP300, pero será diseñada y desarrollada por Daimler para cubrir las necesidades específicas de sus clientes. Esta pick-up tendrá doble cabina e irá destinada tanto a uso personal como a clientes comerciales. Los principales mercados donde se destinará son Europa, Australia, Sudáfrica y América Latina.
Nissan y Renault ya están desarrollando una pick-up de 1 tonelada para Renault que también compartirá arquitectura con la Nissan NP300. Este vehículo, que contará con el diseño distintivo de Renault, también es la primera pick-up de 1 tonelada de Renault. La producción de la primera pick-up de Renault empezará en 2016 en la planta de Nissan en Cuernavaca (México). La pick-up de 1 tonelada marcará la segunda incursión de Renault en este segmento tras el lanzamiento de una pick-up de media tonelada a finales de este mismo año.

Ya se fabrica el Honda HR-V



Honda Motor de Argentina dio comienzo a la producción de la HR-V e inicia su primera exportación. Este nuevo modelo global, fabricado en la planta de Campana, es un crossover que inaugura un nuevo segmento de producción en el país. Con un volumen anual de 15.000 unidades, la nueva HR-V se convertirá en la producción más importante de Honda en Argentina. Las exportaciones comenzarán el 28 de abril, con Brasil como destino final y, en cuanto al ámbito local, su lanzamiento está previsto para el segundo semestre del 2015. Cabe destacar que el proyecto contempla el desarrollo de 60 nuevas piezas locales.



Ejes nacionales en los camiones Mercedes-Benz

Como parte de su política de nacionalización de componentes, Mercedes-Benz inició en abril pasado el montaje de ejes pesados producidos en el Centro Industrial Juan Manuel Fangio. Este primer montaje se realizó en un camión semipesado Mercedes-Benz Atron 1624/51, fabricado en la misma planta.
La fábrica germana está destinando a la nueva línea de ejes pesados para camiones y buses más de 10 millones de dólares que se suman al plan de inversiones en proveedores locales y que son parte de los 50 millones de dólares de inversión anunciados a principio de año.
Se trata de un acontecimiento histórico ya que la línea de ejes había sido interrumpida en 1991 y ahora está siendo recuperada para la producción en Argentina, dentro del compromiso de localización asumido con el Gobierno y la con la industria nacional.
Dentro del proyecto de fabricación nacional, está prevista la realización de dos modelos de ejes traseros y dos de ejes delanteros.
Además, la empresa se prepara para iniciar en pocos meses la producción de la nueva van Vito.

Cumplió 50 años la Escuela Técnica Henry Ford



Ford Argentina llevó a cabo el acto conmemorativo por el 50° aniversario de la Escuela Técnica Henry Ford (ETHF) que ha sido fundada en 1965 por Ford Motor Argentina y funciona, desde entonces, dentro del centro industrial Pacheco.
La ETHF, con escolaridad mixta desde el año 2000, es abierta a la comunidad y actualmente cuenta con 210 alumnos, 1188 graduados que realizaron sus estudios en la escuela y aproximadamente unos 100 se encuentran trabajando en Ford como pasantes, empleados, gerentes o directores.
El proyecto de construcción de esta escuela técnica fue impulsado por Ford Argentina para contribuir a la formación y capacitación de estudiantes para afrontar los desafíos que imponía la creciente y acelerada industrialización que cobró impulso a comienzos de los años sesenta.
A lo largo de estos 50 años, la ETHF ha acompañado las diferentes políticas educativas nacionales y provinciales, aportando educación de excelencia como factor fundacional y verdadero motor del desarrollo de las personas y de la sociedad.

Amistad y autos c



El sur existe y los buenos autos clásicos también.

Al menos, eso es lo que nos enseña el Club Quilmes Classic.

El Club Quilmes Classic fue creado el 1ro de abril de 2009 por iniciativa de un grupo de amigos, todos coleccionistas de autos y motos de Quilmes y alrededores. La idea era formar un club multimarca en la zona, con la única premisa de que los autos estuvieran en perfecto estado de conservación y restauración.

El objetivo de la asociación es el de mantener a los autos activos y a los amigos unidos. Los coches antiguos no suelen moverse mucho, por lo tanto, el club organiza actividades regularmente para que, al menos una vez por mes, los autos y sus

Nota: Gustavo Feder / Fuente: Diego Palmieri / Fotos: Club Quilmes Classic

clásicos


DNI

Nombre:
Club Quilmes Classic

Fecha de fundación:
Abril 2009

Cantidad de socios:
20

Lugar de reunión:
Plaza de la Cruz. Qu

Fecha de reunión:
Tercer sábado de cada

Sitio web:
www.clubquilmesclassic





dueños salgan a pasear y de esta manera se los pueda disfrutar un poco más.
Sus integrantes se avocan a organizar salidas para "tomar" un poco de ruta a lugares no muy lejanos. También suelen acoplarse y colaborar con los eventos que organizan otros clubes, de manera de ayudarse mutuamente.
Los socios del Club Quilmes Classic se reúnen los terceros sábados de cada mes, siempre y cuando no haya algún otro evento que se superponga. El punto de reunión es un bar céntrico de Quilmes, frente a la Plaza de la Cruz, en las inter-



secciones de Olavarría y Paz.

En su aspecto institucional, el club se maneja con la colaboración de todos los socios. Es un club de amigos, no hay presidente, ni secretario, pero cada socio tiene una función asignada. Por lo tanto, no se realizan elecciones y se mantiene la intención de sumar más gente para que la entidad tenga cada vez mejores autos. En la actualidad, integran el club entre 17 y 20 socios activos, todos de la ciudad de Quilmes.

Para los integrantes que lo necesiten, la asociación brinda la documentación necesaria para la realización de la VTV histórica. También cuentan con el necesario apoyo para efectuar restauraciones o reparaciones en sus vehículos. En otras palabras, es una entidad muy abierta a la hora de compartir los conocimientos que sus socios tienen, siempre es bueno ayudar y compartir, en especial, en un ambiente donde suele ser una práctica común guardarse algún secreto.

Por el momento, no apadrinan a ninguna institución, pero no descartan hacerlo más adelante.

Para ingresar al Club Quilmes Classic es requisito poseer un vehículo clásico o antiguo que se encuentre en perfecto estado de conservación y restauración. Es un club multimarca y multimodelo, pero la única condición que se exige es que el auto esté en excelente estado.⌘

Dos impecables De Carlo en el bosque platense. Siambrettas frente al río en el Pejerrey Club.

Clásicos de todas las épocas en el Pejerrey Club de Quilmes.



El recorrido que culminó en la constitución de Industrias Kaiser Argentina fue consecuencia de dos circunstancias desarrolladas en simultáneo tanto en nuestro país como en el seno de la empresa Kaiser Motor Corporation en Estados Unidos.

Por un lado, Argentina intentaba profundizar su proceso de industrialización. Se buscaba la creación de industrias de base y el desarrollo de obras de infraestructura.

Por su parte, la empresa que Henry Kaiser había fundado con Joseph Frazer en la inmediata segunda posguerra veía agotadas sus posibilidades de expansión en el mercado norteamericano y vislumbraba como alternativas su desembarco en países de menor desarrollo industrial, pero que presentaran un promisorio potencial de crecimiento. Por sus condiciones sociales, de infraestructura, logística y energía, Argentina ofrecía las mejores posibilidades.

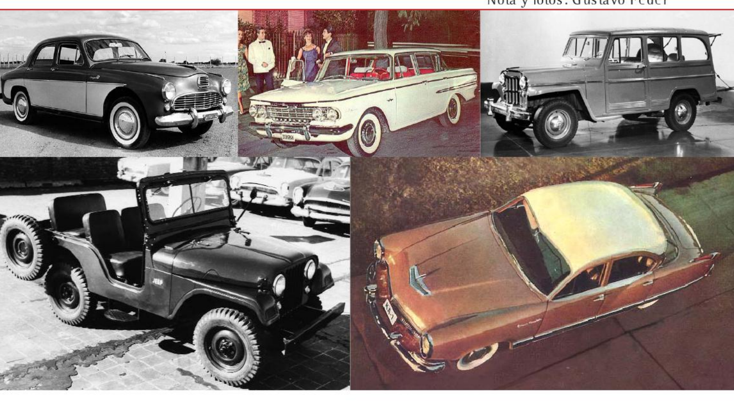
Las gestiones entre la empresa y el gobierno nacional se iniciaron en 1954 y culminaron con la Carta de Acuerdo del 19 de enero de 1955 por la cual se estableció Industrias Kaiser Argentina S.A. (IKA).

La propuesta contemplaba la constitución de una sociedad mixta integrada por Kaiser, el Estado Argentino (a través de la empresa IAME) y accionistas privados. La inversión de la empresa extranjera fue establecida en 10 millones de dólares y el aporte del Estado en 5,7 millones de la misma moneda.

En el acuerdo quedó determinada la ubicación de la planta en la localidad de Santa Isabel, en la provincia de Córdoba, y la fabricación de 40.000 unidades anuales con una elevada integración nacional, objetivo que debía lograrse a partir de 1959.

Aunque formalmente presidida por Henry Kaiser, el control ejecutivo de IKA quedó en manos del Director y Gerente General, ingeniero James McCloud.

Las obras de construcción se iniciaron el 12



de marzo de 1955 y culminaron un año más tarde con la edificación de un complejo industrial de 69.000 m2 de superficie cubierta, el más completo de Sudamérica.
Trece meses más tarde, el 27 de abril de 1956, salía de la línea de montaje el primer Jeep de fabricación local. Esta unidad contaba apenas con un 40% de piezas nacionales, pero un año y medio más tarde la integración alcanzaba el 85%.
La gama de modelos crecería en forma continua. En 1957 se lanzaba la Estanciera y un año más tarde debutaba el Kaiser Carabela, un lujoso auto de turismo. Un año después, la oferta se ampliaba con la incorporación del Kaiser Bergantín, un mediano con diseño Alfa Romeo y mecánica de Jeep y el económico Renault Dauphine. El advenimiento de los compactos norteamericanos al comenzar la década de 1960 obligó a IKA a lograr acuerdos con otros fabricantes. American Motors cedió su licencia para montar en la Argentina la línea Rambler.
Estos modelos transformaron a IKA en una empresa multimarca que logró liderar cómodamente durante 11 años.
La temprana madurez alcanzada por esta fábrica le permitió la osadía de desarrollar un vehículo de diseño exclusivo. Así nació el Torino, hijo dilecto de IKA y, a su vez, icono innegable de nuestra historia automotriz.
A mediados de la década, Henry Kaiser comenzó a vender sus acciones en las distintas compañías del grupo dedicadas a esta actividad. De esta manera, Kaiser fue cediendo paulatinamente su participación a manos de Renault, hasta que en 1975 la empresa francesa compró la mayoría del paquete accionario para constituir Renault Argentina Sociedad Anónima.
La fábrica IKA marcó un punto de inflexión en el historial productivo del país y, aún hoy, su sigla es sinónimo de industria automotriz argentina.⌘



Retrospectiva del Salón

Los casi 6000 vehículos que se importaron en 1916 marcaron un registro que acentuaba una tendencia y confirmaba un hecho incontrastable: el automóvil había llegado para quedarse. Cuando el 23 de abril de ese año, los señores Basset, Fehling y Roth, socios del Automóvil Club Argentino (ACA), organizaron la Fiesta del Motor en la pista del Hipódromo de la Ciudad de San Martín, establecieron un hito histórico. Era la primera vez en Argentina que el auto se convertía en protagonista exclusivo de una exhibición.
La muestra fue disfrutada por un centenar de visitantes y sentó las bases para que el ACA organizara en marzo de 1918 el I Salón del Automóvil. Desde entonces, y hasta los comienzos de la década de 1930, la institución pionera organizó anualmente este evento en el lujoso Pabellón de las Rosas. Con la participación de importadores y de fabricantes nacionales, los salones gozaron de una masiva y creciente concurrencia de público. La crisis económica de 1929 afectó su continuidad durante la década siguiente y el estallido de la Segunda Guerra Mundial interrumpió definitivamente su realización.
Luego de un prolongado paréntesis de dos décadas, el esperado acontecimiento regresó en diciembre de 1960. Por entonces, el gobierno encabezado por Arturo Frondizi había puesto en vigencia el decreto de promoción de la industria automotriz y un aluvión de fábricas europeas y norteamericanas, sumado a un puñado de empresarios nacionales, se apresuraban para poner en marcha este vital sector productivo.
La exposición denominada Primer Salón Internacional del Automóvil fue organizada por el ACA en el marco de los festejos por el sesquicentenario de la Revolución de Mayo. En 1961, se repitió la experiencia, en adhesión a la Gran Feria Fantástica de la Solidaridad.


Salones en los años 20

Autos de concepto

La exhibición de automóviles en Argentina presenta antecedentes tan distantes como la propia presencia de este revolucionario medio de transporte en los caminos de nuestro país. *Con más intermitencias que continuidades, la realización de estos eventos atestigua una herencia centenaria.*

Sin embargo, no tuvo continuidad durante las décadas siguientes a pesar de haber sido años de consolidación de la producción y comercialización automotriz en el país.
La apertura importadora de fines de la década del 70 inundó la plaza de novedades, muchas de ellas descollaron en Expomóvil 1979, una exhibición realizada en el predio de la Sociedad Rural en la que compartieron cartel autos importados y nacionales. Fue apenas un pantallazo aislado. Durante la década siguiente, la anemia de exposiciones fue levemente morigerada por algunas iniciativas particulares sin presencia oficial de la industria terminal.

Los salones de ADEFA

La década del 90 trajo cambios profundos en el panorama automotor. Con un nuevo marco regulatorio de apertura económica e integración regional la industria enfrentó nuevos desafíos. La estabilidad económica y el crecimiento de la demanda se trasformaron en volúmenes record de producción que lograron quebrar la barrera de las 400.000 unidades anuales.
Antes de finalizar el milenio, regresaron los salones del automóvil. Esta vez, por iniciativa de las automotrices agrupadas en la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) y de AMC Producciones Argentina. La muestra internacional, que por primera vez se realizaba en Sudamérica, se desarrolló del 3 al 14 de junio de 1998 en el Centro Municipal de Exposiciones de la Ciudad de Buenos Aires. Inaugurado oficialmente por el entonces presidente Carlos Saúl Menem, el salón dispuso de una superficie de 23.000 metros cuadrados, en la cual 71 expositores exhibieron novedades entre las que se destacaron nuevos diseños, prototipos, vehícu-

los de competición y camiones.
El público acompañó la propuesta con una concurrencia de 172.736 visitantes provenientes de la Capital Federal, interior del país y países limítrofes.
La segunda edición se llevó a cabo del 16 al 25 de junio de 2000 en los renovados pabellones de la Sociedad Rural. El nuevo entorno permitió duplicar la superficie ocupada. Se ampliaron y sofisticaron los stands y se incorporaron atracciones como una pista de 4x4 y una muestra de automóviles clásicos con 32 marcas representadas. La cifra de visitantes fue incrementada en un 20% respecto a la edición anterior.
Como al conjunto de la economía argentina, la crisis de 2001 afectó fuertemente al sector. El 3er Salón, programado para 2002, recién pudo materializarse tres años más tarde. La Rural volvió a ofrecer sus instalaciones. La superficie ocupada bruta bajo pabellón se incrementó a 33.570 m², a los que se sumaron más de 14.000 m² al aire libre. Un total de 81 expositores y 30 marcas, entre autos y camiones, deleitaron a las 325.067 personas que se acercaron al predio de Palermo entre el 17 y el 26 de junio.
Por entonces, los estándares de nivel internacional obtenidos, tanto en los productos presentados como en los stands y demás instalaciones, no solo cautivaron el interés del público sino también el de los medios de prensa nacional y extranjera que acreditaron a 1562 periodistas.
El cuarto Salón repitió escenario y fue realizado del 15 al 23 de junio de 2007. Inaugurado oficialmente por el presidente Néstor Kirchner, la muestra estableció un nuevo record de asistencia con 444.414 visitantes, un 36,71 % más que en la edición anterior. Con la incorporación del pabellón Ocre a los ya conocidos Azul, Verde, Amarillo y 9, la superficie cubierta se incrementó a 35.720 m².
Estuvieron representadas 33 diferentes marcas de automóviles. Junto a otras empresas fueron ocupados 91 stands. La recuperación del ámbito automotriz y la proyección de un panorama de crecimiento se pusieron en evidencia con la presentación de 30 nuevos modelos para el mercado local, dentro de los 272 vehículos expuestos.
La crisis económica-financiera mundial que estalló en 2008, se hizo sentir fuerte y al año siguiente sus efectivos recesivos llegaron al país. En una discutida decisión, la mayoría de las terminales radicadas en el país optó por cancelar la realización del 5º Salón previsto para fines de junio de 2009.
La normalidad volvió en 2011. Estimulada por el crecimiento de la demanda, la actividad logró ese año el récord histórico de 828.000 unidades fabricadas. La bonanza del sector se reflejó en el incremento de la superficie ocupada que se elevó a 35.720 m²,



Presencia de camiones


Atracciones


Pista de 4x4

Clásic

donde 111 expositores exhibieron sus novedades. También se incrementó a 296 la cantidad de vehículos expuestos.

Con una concurrencia de 537.511 personas, el 5º Salón del Automóvil logró ubicarse entre los 10 mejores salones del mundo al superar la barrera del medio millón de asistentes.

Las sonrisas de los ejecutivos se mantuvieron hasta 2013 cuando se llevó a cabo la 6ª edición. A pesar del optimismo de los discursos, manifestado en nuevas presentaciones y anuncios de planes de inversión, desde el año anterior la curva de producción había invertido su signo y comenzó a declinar hasta descender en 2014 a las 617.329 unidades, cifra sensiblemente menor que la del récord de 2011, pero aun así, suficiente para resultar la quinta más alta en la serie histórica.

Una vez más, el Salón volvió a establecer records de asistencia, superficie y novedades. Las instalaciones del Predio Ferial de Buenos Aires recibieron a 564.706 visitantes, superando el record de la edición 2011.

Los 114 expositores, fueron distribuidos en los pabellones Ocre, 9, Azul, Amarillo, Verde y Rojo y otros tantos al aire libre. La cantidad de vehículos exhibidos se incrementó a 369, entre los cuales se destacaron 54 primicias.

En junio 2015, tendremos una nueva edición. Las dudas acerca de su realización fueron despejadas a fines del año pasado y la mayoría de las terminales e importadores han vuelto a poner sus fichas en este evento a pesar del contexto de incertidumbre marcado por la proyección de cifras de producción y ventas declinantes y frente a la incertidumbre que siempre acompaña a los años electorales. El próximo Salón será más chico en superficie y pabellones habilitados. Para este año, han comprometido su presencia todas las automotrices asociadas en ADEFA con la excepción de Citroën. Está confirmada la presencia de más de 20 marcas entre fabricantes radicados en el país e importadores.

Sin dudas, 2015 será un año de transición, pero más allá de la coyuntura, los planes de las automotrices son de mediano y largo plazo y se esperan importantes anuncios en materia de inversión, tanto para nuevos modelos como para la ampliación de la capacidad de producción. Una buena razón para que más de medio millón de visitantes se den una vuelta por Palermo. ⌘

La Data

Fecha: del 19 al 28 de junio
Dónde: La Rural. Predio Ferial de Buenos Aires
Horario: de 12:00 a 22:00 h.
Precio de la entrada: $100
Web: http://elsalondelautomovil.com.ar/



Subite a mi pasión

La era de los compactos arribó a la Argentina con retraso. *Al comenzar la década de 1960, las marcas de origen norteamericano afincadas en el país se aprestaban para dar una dura batalla en un competitivo segmento.*



General Motors Corporation celebró sus bodas de oro en 1961. En diciembre, coincidiendo con este festejo, la filial argentina anunciaba su intención de producir el nuevo compacto de la por entonces mayor automotriz del mundo: el Chevrolet 400.

La inversión prevista demandaba 19 millones dólares, los cuales se sumaban a los otros 20 millones que ya se habían destinado para la producción de camiones y pick ups. Estaba dirigida a la construcción de la planta de estampados de carrocería en las instalaciones de San Martín y a la expansión de la de motores, situada en la misma facilidad. El 13 de noviembre se había convocado a los medios de prensa a la presentación exclusiva en el Golf Club de Palermo. Antes de su lanzamiento oficial, el auto comenzó a ser exhi-

Nota y fotos: Gustavo Feder

Super Sport



bido en los salones del Automóvil Club Argentino y en la "Feria Fantástica de la Solidaridad", una especie de Salón del Automóvil organizado por la misma institución en el predio de la Sociedad Rural Argentina en diciembre de 1961.

En su tierra natal, la producción se había iniciado en agosto de ese año y apenas un mes más tarde, el 29 de septiembre, fue presentado con la denominación Chevy II. El proyecto, que llevaba el código interno H-35, comenzó a gestarse en diciembre de 1959, casi en simultaneo con el lanzamiento comercial del Chevrolet Corvair, un auto revolucionario para el estándar norteamericano pero que no fue aceptado masivamente por el público. Se buscó una alternativa más conservadora que enfrentara la invasión de medianos eu-

ropeos y que se ubicara por tamaño y prestaciones entre el mencionado Corvair y la línea Chevrolet grande (Biscayne, Bel Air, Impala). El objetivo era descontar la ventaja que por entonces había tomado el Falcon de Ford. Fueron tres las versiones comercializadas, cada una respondía a diferentes motorizaciones, niveles de terminación y equipamiento: Serie 100, Serie 300 y Nova 400. La más económica estaba equipada con un motor de 4 cilindros de 153 pulgadas y 90 hp, el otro propulsor disponible era el 194 de 6 cilindros y 120 hp. Ambos propulsores eran totalmente nuevos al momento de ser presentado el flamante modelo y, en particular, el de 153 pulgadas era el primer motor de 4 cilindros que GM producía desde 1928. La versión argentina fue desarrollada a partir de la serie más lujosa, Nova 400, y de ahí resultó la denominación original utilizada en su lanzamiento comercial. Teniendo en cuenta que en el país el modelo estaba destinado a un público de ingresos medios y altos, el nivel de terminación fue inclusive superior al original norteamericano, donde se lo comercializaba como un vehículo económico. El primer Chevrolet 400 nacional salió de la línea de montaje el 21 de marzo de 1962. Era la primera vez que General Motors fabricaba un automóvil de pasajeros en América Latina y la cuarta vez que lo hacía fuera de su casa matriz. De esta manera, nuestro país se convertía en el primero y único que lo producía fuera de Estados Unidos.

El auto estaba equipado con el motor Turbo-Thriftmaster de seis cilindros en línea de 3179 cc y 105 hp, con cigüeñal apoyado en siete bancadas. La potencia podría haber sido más elevada de haberse mantenido el ratio original de la relación de compresión de 8,5:1, pero, debido a la baja calidad de nuestros combustibles, la fábrica prefirió reducirla a 7:1. Si bien se perdía en potencia, se ganaba en economía. Con esta compresión el motor funcionaba perfectamente con nafta común. El compacto de GMA alcanzaba una velocidad máxima de 153 km/h y consumía entre 14 y 15 litros de combustible cada 100 km en ciudad y alrededor de 12 en ruta.

Siguiendo la tendencia de la época, su carrocería era de tipo autoportante de cuatro puertas y 4640 mm de longitud, con un cómodo habitáculo para seis pasajeros distribuidos en dos asientos enterizos. Su diseño en su aspecto frontal y posterior respondía a una forma trapezoidal determinada por una

21-03-62. Sale de Barracas el primer Chevrolet 400 argentino. Interior suntuoso en el Super de 1965.



El sub chasis delantero y el sistema de suspensión trasero "Uniflex" diferenciaban al Chevrolet 400 del resto de los compactos.

fuerte línea de carácter que recorría longitudinalmente todo el lateral. El "Body by Fisher", marca registrada de los modelos GM de la época, determinó una clásica silueta con tres volúmenes claramente diferenciados.
A fin de asegurar una muy buena rigidez estructural, el tren delantero presentaba un sub chasis de largueros abulonado a la carrocería sobre el que se montaba el motor y los elementos de la suspensión. El diseño de esta última respondía a un esquema independiente mediante brazos largos y cortos combinados con puntas esféricas y reforzada con barras diagonales; poseía además resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble acción. Una innovación de este modelo era su exclusiva suspensión trasera denominada "Uniflex" que consistía de una ballesta única de sección variable, construida en acero súper templado y montada íntegramente en caucho. Con este sistema se eliminaba la fricción del tradicional esquema multilaminar y se lograba un andar suave y silencioso.
Su desarrollo demandó en los laboratorios ensayos equivalentes a 2.170.000 kilómetros, un hecho sin precedentes hasta ese momento en la industria automotriz mundial. La transmisión se confiaba a una caja de tres velocidades con segunda y tercera sincronizada. La selectora de cambios se montaba en la columna de la dirección.
En su primer año de producción alcanzó la cota de 4536 unidades, cifra que lo ubicaba en el tercer lugar entre los compactos nacionales, por debajo del Rambler y el Falcon y aventajando por solo 34 unidades al Valiant de Chrysler. En 1963 la cifra descendió a 3387 para remontar a 8463 en 1964.

¿Special o Super?

A partir de febrero de 1964, la línea del sedán Chevrolet fue desdoblada en las versiones Special y Super. El Special se convirtió en el modelo base que mantuvo el motor de 194 pulgadas, mientras que el Super fue equipado con el propulsor de la pick up de 230 pulgadas (3769 cc) y 125 hp. Otras diferencias se apreciaban en la ornamentación

de la carrocería. En el Super se destacaban las baguetas protectoras y mayores elementos decorativos, tazas cromadas y neumáticos de 14" con banda blanca.
Ambos modelos presentaban un frontal renovado, una nueva parrilla con faros integrados y luces de giro de color ámbar ubicadas en el paragolpes. El panel trasero introducía doble juego de faros, dos rojos (posición y frenos) y dos blancos (marchas atrás) que flanqueaban a una fina banda decorativa cromada.
El habitáculo del Super entregaba un aspecto más lujoso con detalles de equipamiento y terminación. Los asientos, tanto traseros como delanteros, presentaban depresiones para mayor sujeción y disponían de suspensión de espuma y resortes planos en "S" que lo diferenciaban de los del modelo base. Sobre el respaldo del delantero se ubicaban dos amplios bolsillos portamapas, mientras el del delantero ofrecía apoyabrazos central, un accesorio muy cotizado por entonces. El tapizado cubría toda la superficie del panel de puertas y combinaba sus 4 colores con los nuevos 14 tonos disponibles para la carrocería.
El panel de instrumentos ganó en presencia, equipamiento y seguridad. En su parte inferior fue incorporada una bagueta cromada, mientras que la superior fue acolchonada con el doble propósito de evitar reflejos y amortiguar impactos en caso de accidente. En el instrumental fueron remplazados los testigos lumínicos por elementos de aguja de mayor precisión (temperatura, presión de aceite, generador y nivel de combustible).
De serie se ofrecía con radio, antena, calefactor, guantera iluminada y espejo de cortesía en el parasol derecho. El equipamiento podía mejorarse con una variante de opcionales entre los que se incluían parlante trasero, suspensión especial, estabilizador delantero, cinturón de seguridad, protección contra piedras bajo carrocería, traba telescópica de volante y traba de capot.
Las prestaciones también eran superiores, con una velocidad máxima estimada en 160 km/h, diez más que en el Special.
Novedades mecánicas fueron incorporadas en 1966 como un nuevo múltiple y cigüeñal de mayor alzada que le otorgaron mayor pique. La transmisión fue mejorada con un nuevo cardán con aislamiento acústico interno que brindaba un andar más suave y menos ruidoso. En el exterior, nuevas lacas termo-acrílicas con tonos metalizados ampliaban la gama de colores.
Las mejoras estilísticas fueron reconocidas por el Instituto Nacional de Tecnología Indus-

El toque sport del SS



trial (INTI) que le otorgó el sello de Buen Diseño a través del CIDI (Centro de Investigación del Diseño Industrial). De esta manera, el modelo de GM se convirtió en el único de la industria argentina en obtener este reconocimiento. El CIDI había sido creado para promover el buen diseño en las manufacturas argentinas. La empresa recibió la distinción de manos del Arquitecto Rodolfo Möller, presidente del CIDI, quien sostuvo que la carrocería del modelo argentino había ganado en equilibrio y sencillez ornamental, además de presentar un satisfactorio nivel de terminación.

Mejoras continuas

En 1967 fueron presentadas nuevas versiones y un *restyling* general que actualizó la línea. Los cambios se evidenciaban en el guardabarros delantero, los faros duales atrás y adelante y en el remate de la tapa del baúl.

Desde el punto de vista mecánico, se introdujeron importantes mejoras como la caja de tres velocidades totalmente sincronizadas, sistema de freno con circuito independiente atrás y adelante y la opción de accionamiento por servo. Otra innovación que mejoró levemente las prestaciones fue el reemplazo del rodado de 14 pulgadas por otro de 13. Con este cambio se redujo el despeje respecto al suelo y, al mantenerse la misma reducción del puente trasero, se mejoró la aceleración.

En el interior, el panel de instrumentos que presentaba un rediseño completo. Si bien se ganó en seguridad con la introducción de un acolchado "antichoque", se perdió en precisión e información. Solo el velocímetro, de lectura horizontal, y el medidor de nivel de combustible se mantuvieron como indicadores de aguja, el resto fue remplazado por luces testigo.

La novedad de la serie fue la incorporación de la versión SS (Super Sport) que incluía un equipamiento con toques deportivos como las butacas individuales, volante de tres rayos con aro de fibra y aluminio y tacómetro electrónico. Este elemento fue curiosamente dispuesto en la consola central, junto al amperímetro y los indicadores de presión de aceite y temperatura.

El SS modelo ofrecía de serie el motor del Super, de 230 pulgadas y 137 hp, pero como equipo opcional podía solicitarse con el impulsor 250 de 155 hp que le otorgaba prestaciones más acordes a sus pretensiones deportivas. El mayor rasgo sport lo aportaba la caja de cuatro velocidades de origen Cor-





Diseño conservador de tres volúmenes diferenciados. La rueda de auxilio restaba espacio de equipaje.

vette, con palanca al piso dispuesta en la consola central.
Mejoras en la suspensión y un menor rolido, otorgaban una sensación de manejo más acorde al espíritu del auto. El exterior se diferenciaba por el techo vinílico negro, tazas de rueda exclusivas y ornamentaciones decorativas propias del modelo.
Novedos tonos metalizados armonizaban con los nuevos tapizados disponibles en cuatro colores y una opción especial en negro. A la tradicional oferta cromática se le sumaron cuatro nuevas opciones: rojo colonial, rojo pompa, verde niebla y celeste cristal.
La gama se completó tiempo después con el modelo Super De Luxe, posicionado entre el Super y el Super Sport.
En 1969, fueron incorporadas otras mejoras estilísticas en toda la línea pero manteniéndose las denominaciones y características de las versiones precedentes. El frontal recibió una nueva parrilla con faros dobles integrados en las versiones de lujo y monofaro en el modelo Special. Fue modificado el remate de la tapa del baúl y se rediseñaron los faros traseros que adoptaron un aspecto monocromático, siendo duales en las versiones lujosas y simples en el modelo base. La luz de marcha atrás fue reubicada en el paragolpes. El modelo Super Sport introdujo una caja ZF en lugar de la caja Corvette.
Con la nueva década llegarían leves cambios estilísticos, como las luces traseras monocromáticas de desarrollo vertical, en reemplazo de las duales, y nuevas versiones de aspecto más deportivo: el RS y el RS 250.
El RS (Rally Sport) nació como un escalón intermedio entre el modelo Special y el Super. Se trataba de una versión deportiva del Special con quien compartía el motor de 194 pulgadas, pero llevaba un equipamiento sport que incluía frenos a disco delanteros, butacas individuales, volante deportivo y completo panel de instrumentos con tacómetro incluido. La caja ZF fue remplazada por la de origen Corvette. En el exterior solo se lo diferenciaba por las falsas tomas de aire en el capot y una banda decorativa longitudinal dispuesta en la zona inferior.
Poco después incorporó el motor de 4097 cc y pasó a denominarse Rally Sport 250 con lo que sus prestaciones mejoraron sensiblemente. Otras modificaciones que aportaban a la seguridad y mayor tenida fueron la barra estabilizadora en el eje delantero y los frenos a disco servo asistidos en las ruedas de-



El 400 que no fue

A comienzos de 1977 la situación de General Motors Argentina era crítica. La caída de los volúmenes de venta y las millonarias pérdidas afectaban su continuidad. Para revertir la tendencia era necesaria una inversión millonaria destinada a nuevos proyectos. Entre ellos, se analizó la alternativa de reflotar el discontinuado Chevrolet 400 a partir de un *restyling* del Chevy. El auto saldría al mercado local en 1980 como Chevy 400. En marzo de 1977 Jorge Ferreyra Basso, Jefe de Diseño, partió hacia Alemania para trabajar en el proyecto en el *Advanced Design Studio* de Opel. El diseñador propuso un diseño que reflejaba un equilibrio de estilos entre el norteamericano de origen y el europeo de los modelos de la línea Opel contemporáneos. Un mes y medio más tarde, Ferreyra Basso regresó al país para presentar toda la documentación del proyecto y analizar con altos ejecutivos de la compañía su factibilidad. Pero el panorama había empeorado desde su partida y, por entonces, comenzó a evaluarse la posibilidad del cierre de la compañía, hecho que se concretaría un año más tarde. Con la partida de GMA, el proyecto fue archivado definitivamente.
Fuente: revista Ruedas Clásicas edición nº 32.

lanteras. Por fuera las cualidades deportivas se manifestaban en las llantas combinadas cromadas y negro, nuevos y vivos colores que contrastaban con las franjas deportivas laterales y el panel trasero en terminación negro mate. El habitáculo presentaba butacas delanteras individuales, panel de instrumentos con tacómetro y un volante de aluminio de tres rayos forrado en cuero.

Junto al Rally Sport 250, se ofrecían las versiones Special, 400 S y Super Sport, equipadas con los propulsores 194, 230 y 250, respectivamente.

Con el lanzamiento del Chevy en 1969, la línea grande de GMA se desdobló entre un compacto mediano-grande (Chevrolet 400) y uno grande (Chevy). Si bien el Chevy era casi 20 centímetros más largo, se produjo un solapamiento en la oferta que afectó la performance comercial del 400. De hecho, el nuevo modelo quedó en una posición intermedia y podía ofrecerse como tope de gama en su versión De Luxe y como alternativa económica con el modelo Super.

Las ventas del Chevrolet 400 se precipitaron en los primeros cuatro años de la nueva década y su participación en el segmento mediano-grande se redujo del 11,8% en 1970 al 5,5% en 1973. El auto de GM había perdido definitivamente la batalla frente al Ford Falcon que en el mismo período consolidó su posición del 26,0% al 38,2%.

Por otra parte, desde comienzos de la década de 1970 la tendencia marcaba una acentuada inclinación del público hacia los autos medianos de origen europeo, más pequeños y económicos. En respuesta, la filial local de General Motors había tomado la decisión de producir localmente el Opel Kadett, conocido aquí como Opel K 180 (ver Autohistoria Nº5). Los días del primer compacto argentino de GM estaban contados. En 1974, fue discontinuado luego de alcanzar la cifra de 108.483 unidades producidas.⌘



Chevrolet Super Sport. Pintura al óleo por Gustavo Feder


SUPER SPORT

Una costumbre nac



La lluvia pasará. Era el deseo de los organizadores los días previos al domingo 12 de abril. Y pasó. Superada la angustia por la incertidumbre climática, el predio de Francisco Álvarez quedó presto a recibir los 240 vehículos de fabricación argentina de diferentes épocas y marcas que darían vida a la 6ª edición de Expo Auto Argentino, la muestra organizada anualmente por los editores de los sitios web Autohis-

Nota: Gustavo Feder / Fotos: Freddy Pereyra-Fernando Gómez

cional

***Con un imponente marco de público y vehículos, se realizó la sexta edición de Expo Auto Argentino,** la muestra dedicada en forma exclusiva al automóvil de producción nacional con valor histórico.*



toria y Coche Argentino junto al Rotary Club de Francisco Álvarez (Moreno).
La edición 2015 tuvo como eje temático el 60ª aniversario de la creación de Industrias Kaiser Argentina (IKA), fábrica pionera en nuestro país en la producción automotriz en gran escala. Para celebrarlo, la organización dispuso de un entorno especialmente adecuado para exhibir un grupo de unidades representativas de los



Un incunable Bergantín Súper 6 y los Torino Nº 1 y 2 protagonistas de la histórica Misión Argentina.



Prototipo Pronello-Dakar



Kaiser Carabela, alta gama en el Espacio IKA

modelos que salieron de la línea de montaje de la fábrica de Santa Isabel. Desde el espartano Jeep al sofisticado Rambler Ambassador, el "Espacio IKA" se fue poblando de emblemáticos autos que marcaron una etapa inolvidable de la producción nacional, como el Carabela, el Bergantín, los Renault Dauphine, 4 y 12 y, por supuesto, el brioso Torino.

Como parte de esta evocación, Expo Auto Argentino se convirtió en el entorno ideal para el lanzamiento del libro "Del Jeep al Torino: la historia de IKA, primera planta automotriz integrada de Sudamérica". La



Cupecitas de la Agrupación Clásicos e Históricos del Turismo Carretera

Camión Argentino presente. Por segundo año consecutivo, el blog de los camiones, buses y chasis de producción nacional, editado por nuestros colaboradores Emiliano Passarelli y Esteban de León, dijo presente en el predio de Francisco Álvarez. ¿Para cuándo un camión en Expo Auto Argentino?





La mejor

Un Ford F-100 de 1982 equipada con motor Diesel Perkins fue el vehículo más votado por el público asistente a Expo Auto Argentino. La pick up era uno de los candidatos más firmes para lograrlo y acreditaba el antecedente de haber obtenido el primer puesto en el Concurso de Estado Categoría G de la edición 2014.



presentación fue coordinada por el reconocido periodista Eduardo Smok (Auto Al Día) y contó con la presencia de Claudio Castro, editor de la publicación, y de un panel de destacadas personalidades vinculadas a la fábrica como Heriberto Pronello, y Juan Carlos López (ex ingeniero de IKA-Renault), además de Eduardo Liotta, reconocido restaurador de autos. Entre los asistentes se destacaron los hermanos Kimball y James James McCloud, hijos de James McCloud, quien fuera Director, Gerente General y Presidente de Industrias Kaiser Argentina.
Un motivo de orgullo especial para los organizadores fue la exhibición de dos de les tres Torino que participaron en 1969 de la histórica Misión Argentina en Nürburgring. Las unidades Nº1 y Nº2 se lucieron en un sector destacado de la muestra.
El ingeniero Pronello no solo brindó su testimonio como testigo del nacimiento de IKA, sino que mostró su vigencia con un prototipo desarrollado para participar del exigente Dakar.
Reconocidas personalidades con historia y trayectoria en la industria automotriz nacional visitaron la muestra, entre ellos Jorge Ferreyra Basso, diseñador de GM Argentina, y Richard Vignoles, fundador en los años 70 de Lotus Argentina.
Como es tradicional desde la primera edi-

Se hizo justicia

Una vez más los jueces de la FACAH tuvieron una ardua tarea para determinar a los mejores del Concurso de Estado de las categorías E y F. En la primera, resultó ganador un Fiat 1500 coupé de 1968, mientras que en la segunda el premio mayor fue para un Torino Lutteral Comahue de 1976. Por su parte, una pick up Bambi Sporty de 1961 y un Renault 12 Alpine de 1979 resultaron segundos respectivamente.





El "1/4 de Liebre", vehículo de apoyo a los colaboradores que tuvieron la compleja misión de acomodar a los expositores en el predio (izq.).
Consagrado como diseñador, constructor y empedernido contador de anécdotas, Heriberto Pronello mostró sus dotes de hábil jinete sobre un equino de Las Espuelas (der.).







Ordenada salida del Club Amigos del Chevrolet

El aporte de los particulares. Para todos los gustos

ción, el público reconoció con su voto a los mejores vehículos exhibidos. Una Ford F-100 de 1982 se llevó el primer galardón, mientras que un Chevrolet Super Sport de 1969 resultó segundo (Nota de tapa de esta edición).

Por su parte, un grupo de vehículos participó del Concurso de Estado organizado por jueces de la Federación Argentina de Clubes de Automóviles Históricos (FACAH). La exigente evaluación premió a un Fiat 1500 coupé de 1968 en la Categoría E y a un Torino Lutteral Comahue de 1976 en la Categoría F.

Con seis ediciones en su haber, Expo Auto Argentino se está transformando en una sana costumbre que reúne a lo mejor y más representativo de la historia automotriz nacional. ⌘


"La Chata Solidaria" y un Ford A, acompañaron el stand de El Óvalo Azul (izq.). Presentación del libro sobre la historia de IKA con la presencia de los hijos de James McCloud, Heriberto Pronello, el ingeniero Juan Carlos López y el periodista Eduardo Smok (der.).

La evolución de la

Tanto Oreste Berta, como Heriberto Pronello, sabían de la evolución que se discipaba en el viejo TC.
Por ello, ya en la primera competencia que participó Torino apareció un coche que fue diferente. Evolucionado frente a sus hermanos.

Introducción: En 1966 y, previo a su inminente lanzamiento en el mercado argentino, Berta preparó este Torino modificado de manera experimental, conducido por el gran volante cuyano Eduardo José Copello. Tal fue el éxito, que Horacio Steven, hasta aquél momento encargado del equipo de competición, fue removido.
Al año siguiente, en la primera carrera de la marca (Vuelta de San Pedro), apareció en carrera con el propio Copello, uno de los tres integrantes del equipo de competición de Industrias Kaiser Argentina (IKA).
El significado de la adopción de la palabra "Liebre" se debe, según Pronello, a un término estadounidense de carreras; "hare", es decir, liebre en inglés.
Así se denominaba al auto del equipo que salía de señuelo para los contrarios; puede romper y no ganar, como también sí hacerlo. Pero lo que se tomó de ese nombre/significado fue el hecho de coche veloz, puntero y ganador.
Modificaciones: La idea de sustituir la trompa fue para brindarle al vehículo menor peso en el eje delantero, mayor facilidad para atender al motor y más penetración aerodinámica. El diseño y la fabricación de dicho elemento plástico, como así también de los tanques de combustible y de la tapa del baúl, fue del propio Pronello y equipo.
Técnica y mecánica: Poco variaba. Contaba con algunos trabajos más finos en su puesta a punto que lo diferenciaban de los otros dos coches de IKA con trompa original.
En la planta motriz, se pulieron las lumbreras de la tapa de cilindros, se co-

especie



locaron pistones más livianos y los resortes de válvulas eran de mayor rigidez; mientras que las válvulas de admisión contaban con un perfil distinto de cabeza.

Otro detalle era que los resortes de válvulas de la bomba de aceite se colocaban reforzados. El árbol de levas tenía diferente cruce y rectificado, distinto ángulo de entrada para alimentar a los 3 carburadores Weber. El cárter tenía una capacidad de 8 litros y, finalmente, el múltiple de escape era de chapa.

Con la evolución de las carreras fue ganando velocidad final, partiendo de la primera competencia de San Pedro en unos 230 o 235 km p/h., hasta llegar a 250 o 255. Hay que destacar también que el coche poseía mayor aceleración que los otros dos.

Oreste Berta indicó sobre la Liebre: "El auto de Copello, con las mejoras, caminaba unos 5 o 10 kilómetros por hora de más con respecto a los de Gradassi y Ternengo".

En el transcurso de las pruebas, en Mendoza, se le practicaron unas tomas a la altura del parante trasero para airear los frenos.

Historial deportivo: El auto tuvo grandes colocaciones finales. Estuvo en actividad por el lado de Copello, desde el 26 de febrero en la 1a Vuelta de San Pedro, hasta

el 16 de junio, cuando corrieron en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires.
En esos cuatro meses, la Liebre participó cuando IKA decidía intervenir en forma oficial en las competencias, sino, el "Maestro" aparecía con un Torino convencional particular.
De las ocho carreras en las que Copello se presentó, en dos pudo ganar, en tres terminó tercero y, en las tres restantes, abandonó.
El auto, luego de perder el mano a mano de la primera serie el 16 de junio frente al nuevo prototipo Ford GTC y puntear en la final hasta abandonar, quedó inactivo, reemplazado por las Liebre II.
Pero el arrecifeño Rubén Luis Di Palma decidió comprárselo a IKA. Lo iba pagando con los premios en efectivo que ACCIKA (Asociación de Concesionarios IKA) daba a cada representante de la marca con buenas actuaciones.
El arrecifeño debutó con la Liebre (y a su vez con Torino) el 3 de septiembre en la III edición del Triángulo del Oeste.



Liebre I delante de dos Torino convencionales.



Luis Rubén Di Palma en 1967, en Junín.


La Liebre I en San Pedro.

En el certamen de 1967 participó en once pruebas: en una ganó, en dos terminó tercero, en una fue cuarto, en otras quinto, octavo y décimo y, finalmente, en cuatro (incluyendo el Gran Premio), abandonó. Durante 1968 logró un segundo lugar, un tercero, un quinto y un sexto; el resto de las clasificaciones fueron muy lejanas y abandonos. La vieja Liebre I había sido superada. En 1969, utilizó la Liebre I para participar en algunas escasas carreras del TC y no obtuvo felices resultados, porque se vio obligado a abandonar siempre. La mala suerte se había ensañado con él. En Allen, Río Negro, fue la última actuación.⌘

Fotos: Colección de revistas Automundo, El Gráfico y Hombres y Máquinas en Competición.



Puesta a punto en el taller.

Las modificaciones

-Jaula antideformable.

-Tanques de plástico de gran capacidad (c/u de 250 litros).

-Motor con la cilindrada elevada a 3950 cc.

-Trompa perfilada de estilo aerodinámico.

-Tapa del baúl de plástico.

-Tapa de cilindros especial con tapa de admisión entubada.

-Puesta a punto especial trabajada.

-Sin tablero de instrumentos del 380 W convencional.



Características técnicas	
Motor:	Tornado Interceptor OHC-230
Cilindrada:	3950 cc
Cilindros:	6 en línea
Carburadores:	3 Weber doble boca
Potencia:	270/280 hp
Velocidad:	230/255 km/h
Régimen:	5200/5400 rpm
Largo:	4680 mm
Alto:	1400 mm
Ancho:	1750 mm
Peso:	1200 kg
Triunfos:	3

La diferencia de hp y velocidad se debe a la evolución sufrida a lo largo del año.



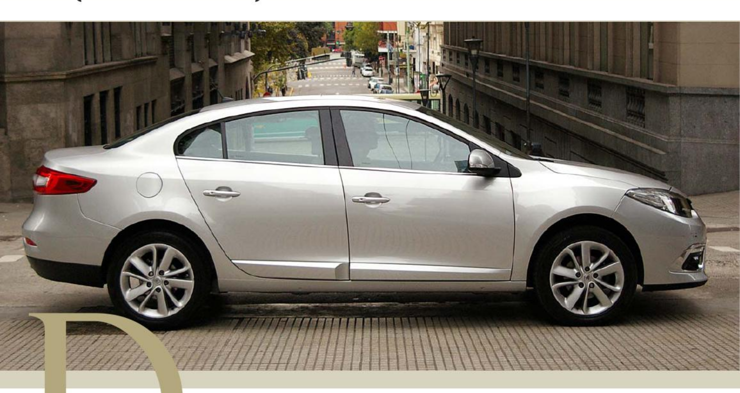
El privilegio de ser

Con un completo equipamiento, variantes de motorización y transmisión, *el Fluence es la apuesta fuerte de Renault en el segmento mediano-grande.*

Nota: Gustavo Feder / Fotos: Freddy Pereyra

r Fluence





Desde sus comienzos industriales en el país, la marca Renault estuvo asociada a los vehículos pequeños y económicos. La historia cambiaría en los ochenta con la aparición del R-18, un mediano con motor dos litros y completo equipamiento y se acentuaría al finalizar esa década con el R-21, un auto de mayor tamaño y jerarquía. A fines de los 90, ese espacio era ocupado por la primera generación del Megane. Pero esta línea fue discontinuada a mediados del nuevo milenio y parcialmente remplazada por la oferta importada. Los autos de mayor cilindrada tendrían una nueva oportunidad en 2010, cuando con la presentación del Renault Fluence la fábrica cordobesa retomaba la producción de un mediano grande. El nuevo modelo resultó fruto de la política de alianzas estratégicas con automotrices de países emergentes tanto de Europa oriental como del sudeste asiático. En este caso, el producto del rombo reconoce una forja común con la coreana Samsung, fábrica que anticipó su lanzamiento bajo la denominación SM3 en junio de 2009. El nombre Fluence deriva del auto concepto que Renault presentó en junio de 2004 (ver recuadro).

Con una inversión de 500 millones de dólares, la primera generación del Fluence argentino fue presentada en noviembre de 2010. Su perfil, de 4618 mm de longitud, luce una línea de carácter que define una cintura ascendente y configura un baúl alto e integrado aerodinámicamente al conjunto. La cintura juega dinámicamente con el arco que conforma el techo, con una acentuada caída detrás del pilar B. Con 530 litros de capacidad ofrece uno de los mayores espacios para equipaje de la categoría. Autohistoria probó la versión Privilège, la mejor equipada de las seis que integran la oferta del modelo. Está provista con el propulsor M4R de 1997 cc y 16 válvulas que eroga 143 cv. Esta unidad incluía uno de los opcionales más deseados



El lateral ganó en deportividad con las llantas de 17". El frontal luce un aire de familia global, mientras que los faros traseros se acTualizaron con luces LED. El motor cumple con las normas de emisiones contaminantes Euro 5 (Abajo).





por los usuarios, la novedosa transmisión automática CVT (Transmisión Continuamente Variable) de seis relaciones de marcha.
El auto pertenece a la segunda fase, presentada el año pasado. La impronta del diseñador Laurens van den Acker se materializa eficazmente en el renovado frontal que lo emparenta con la oferta global de la marca y lo aleja del ADN oriental del modelo de origen coreano. La trompa ganó en armonía con un paragolpes que integra en su parte superior a la parrilla y al conjunto óptico y en su base dispone de una abertura central flanqueada por dos rendijas laterales que alojan las luces de circulación diurna LED DRL (*Daytime Running Lights*) y los faros antiniebla.
El lateral se mantiene prácticamente inalterado respecto a la serie precedente, pero ganó en deportividad con la introducción de las nuevas llantas Pragma de aluminio de 17". Por su parte, en el remate fueron levemente modificados los faros traseros que mantuvieron su formato pero integraron luces LED y un nuevo reparto funcional.

Interior espacioso y confortable

Alojados en el habitáculo, nos da la bienvenida el seductor aroma de sus tapizados de cuero gris bitono, una exclusividad del modelo. La textura ofrece una agradable sensación al tacto a la vez que una correcta sujeción. Una fina costura con trama romboidal en los extremos del asiento y el respaldo armonizan favorablemente para entregarnos una primera buena impresión.
Delicados cromados combinados con apliques satinados en gris cálido sobre el tablero y en las manijas entregan el necesario toque de distinción.
El interior es luminoso. La extensa superficie vidriada que ofrecen el parabrisas y la luneta reciben el valioso aporte del techo solar. Sus 2700 mm de distancia entre ejes y los 1470

El Concept Fluence



El experimental Fluence fue uno de los últimos proyectos de Patrick le Quément como responsable de diseño de Renault. Era una coupé para cuatro personas (2+2) y longitud similar a la del Renault Laguna. Su perfil suave de líneas fluidas anticipó la estética del Laguna III coupé. En Argentina, pudimos apreciarlo en 2005 durante el Salón del Automóvil de Buenos Aires.



El t
apo
al h
piza
ton
Las
goz
esp
con
zos
inte

mm de altura total conforman un habitáculo espacioso. Sin embargo, la pronunciada caída del techo afecta la accesibilidad hacia las plazas traseras.

Aunque voluminosa, la plancha de a bordo no es invasiva. En su parte central y superior aloja al conjunto multimedia integrado por una pantalla táctil de 7" que dispone de una interfase intuitiva y amigable para facilitar la interacción con el usuario. El equipamiento se completa con entradas USB, auxiliar, tarjeta SD y streaming Bluetooth® que permiten la conexión de diversos dispositivos. Cuando se selecciona la marcha atrás se activa la cámara de estacionamiento y la pantalla muestra el campo visual combinado con las alarmas de los sensores de proximidad.

La puesta al día en materia tecnológica se evidencia en el tablero digital constituido por una pantalla LCD central con velocímetro, medidor digital de combustible y temperatura. La pantalla se combina con un tacómetro analógico y un display que brinda información instantánea de variables del viaje como consumo, distancias y odómetro. En el Fluence la llave de encendido del motor simplemente no existe. En su lugar incorpora la tarjeta "Smart Card", un dispositivo que permite encender y apagar el vehículo al detectar su presencia en el habitáculo. Además, la tarjeta facilita, mediante un sistema de sensores perimetrales, el accionamiento remoto de funciones como apagar el vehículo, cierre automático de puertas, vidrios y techo solar, apertura de baúl y encendido de luces.

Cuando pensamos en un auto con proyección de clásico, como es el Fluence, imaginamos una vida útil mayor a los 30 años. Aquí cabe preguntarse cómo responderá la electrónica que gestiona todo su funcionamiento, ¿lo podremos llevar en condición de marcha a las futuras exposiciones? Es todo un interrogante que nos surge al conducir autos con este equipamiento. Mientras tanto, nos entretenemos con sus chiches.

Una vez en funcionamiento, y con la selec-





techo solar
orta luminosidad
habitáculo. El ta-
ado en cuero bi-
o aporta calidez.
s plazas traseras
zan de un amplio
pacio y detalles
mo el apoyabra-
s con posa vaso
egrado.





Los detalles del Fluence. Volante con buen grip. LEDs diurnos combinados con faros antinieblas. Tablero digital. Espejos rebatibles automaticamente con luces de giro LED. Cámara de estacionamiento con sensores de proximidad.







tora puesta en D, nos disponemos a disfrutar de la transmisión CVT. Al acelerar, el motor empuja suave y escalonadamente, sin sobresaltos, con un régimen relativamente bajo y optimizado a las condiciones de marcha. Para quienes desean escaparse del aburguesamiento, la transmisión ofrece una alternativa "manual" secuencial de 6 relaciones. Aunque a priori podemos considerar esta opción como una variable deportiva, su aplicación se justifica en situaciones que exigen una respuesta más franca y con mayor torque como en sobrepasos, terrenos sinuosos o con acentuadas pendientes.

El consumo es una variable crítica en un auto con motor 2 litros, caja automática y un peso de casi 1300 kilos. Probamos el Fluence a lo largo de 640 kilómetros en tramos combinados urbanos y ruteros donde consumió 66,63 litros, un poco más que la capacidad del tanque de combustible (60 litros). Esta performance arrojó un aceptable promedio de 9,6 kilómetros por litro.

Equipamiento superior

Aunque todas las versiones se ofrecen de serie con frenos a disco en las 4 ruedas (ventilados delanteros) con ABS, dirección asistida eléctrica y airbags, el Privilège se distingue por su mayor equipamiento en materia de seguridad: 6 airbags (delanteros, laterales de tórax y laterales de cortina), control de estabilidad (ESP) y de tracción (ASR); tecnología y multimedia: control de velocidad crucero, limitador de velocidad y sensor de estacionamiento delantero y trasero; y terminación: espejos plegables electrónicamente con luz de giro LED.

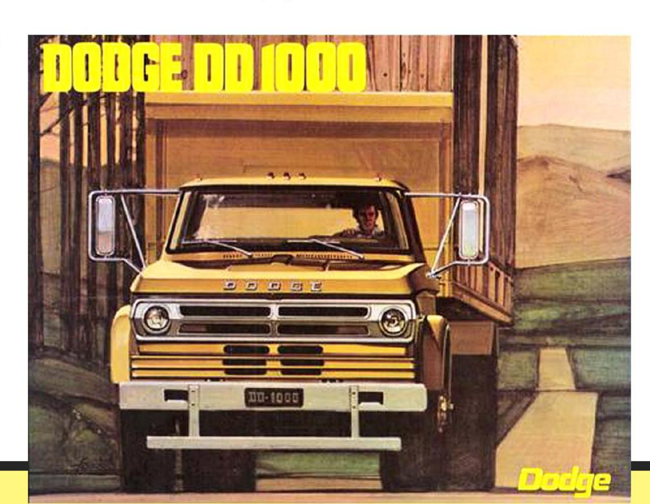
Probar y evaluar el Fluence fue un privilegio. Un privilegio que Autohistoria disfrutó durante una semana y algunos afortunados, todos los días. ⌘

Agradecemos a Julián San Cristóbal de la Dirección de Comunicación y RSE de Renault Argentina por facilitarnos la unidad de la nota.

El que silba

Dodge DD-1000, *una buena opción, una decisión tardía.*

Si hay algo que diferenciaba a la industria automotriz argentina respecto a la del resto del mundo es que mientras en otros países, al acabarse la vida de un modelo o inclusive de una marca, el producto se iba desvaneciendo con versiones cada vez más básicas y espartanas con mecánicas obsoletas y pocas novedades respecto de sus antecesores, en nuestro país sucedía todo lo contrario, apostándose fuerte a modelos que tenían los días contados a los que se les seguía incorporando novedades técnicas.



Así fue como en 1979, Chrysler Fevre Argentina, ya en manos de Volkswagen, y sabiendo que se retiraban del país en 1980, decidió darle una vuelta de rosca a sus modelos de camiones, para de esa manera intentar achicar la brecha de unidades vendidas respecto de sus competidores, quienes ya ofrecían modelos con técnicas más modernas y algunos inclusive con *restyling* en sus diseños, cosa que Chrysler no había practicado mucho en sus camiones.

Tomando como base el camión más pesado de la gama, el DP-800, realizaron una serie de reformas, principalmente en la planta impulsora, para *aggiornarse* un poco a los tiempos que corrían.

Entre sus rivales, ya había unidades de mucha mayor potencia y con la novedad del momento, el turbo. Así es que decidieron dejar de lado los viejos impulsores Diesel Perkins, que los acompañaron durante tanto tiempo, para equipar motores TurboDiesel y Turborefrigerados de la marca Deutz, empresa de larga trayectoria en el país que contaba con una planta con capacidad de satisfacer la cantidad de motores necesarios para una producción a gran escala.

Así nació el Dodge DD-1000, toda una novedad para la época, y que tuvo notable éxito, a pesar de que la marca se retirara del país al año siguiente de su lanzamiento.

Contaba con un motor Deutz BF6 L 913, turboalimentado y turborefrigerado, de 175 hp, 6 cilindros en línea y con un par motor de 50 Kgm a 1600 rpm.

También introducía novedades en la caja de cambios. Se incorporaba una caja Eaton 542 SMF (bajo licencia F.A.E.), de 5 velocidades sincronizadas hacia adelante y una de retroceso, la cual recibió el apodo entre los camioneros de "La FAE grande", para diferenciarla de la F.A.E. 475 que traía el DP-800.

El diferencial era un Eaton 18 de dos velocidades, con la particularidad de que el accionamiento de las velocidades era de tipo neumático, toda una novedad para la industria local, que hasta el momento utilizaba comandos de accionamiento eléctrico.

En el resto del camión no había novedades respecto al DP-800, los frenos seguían siendo neumáticos, las llantas artilleras de 5 rayos y 20" de diámetro y la instalación eléctrica de 12V.

Hubo algunos intentos de "modernizar" el equipamiento ofreciendo tapizado color habano, pero por razones obvias en un vehículo de trabajo se vendieron más unidades con el opcional tapizado negro.

Se ofrecía con una distancia entre ejes de 4440 mm, siendo opcional la de 5000 mm, el peso bruto técnico era de 13,9 toneladas en ambos casos.

Una de las tantas anécdotas que rodean a este camión, es que en la provincia de Mendoza, para diferenciar al DD-1000 del DP-800 te preguntaban: "¿Cuál tenés, el que silba o el que llora?", haciendo alusión al particular silbido del motor Deutz que equipaba al DD-1000.

Fue una verdadera demostración de lo que comentábamos en el encabezado, una apuesta demasiado fuerte para una marca que tenía los días contados. ⌘



La meca del Manocontrol

***Por segundo año consecutivo, el Automoto Club Lezama organizó el Encuentro Interclubes de Manocontrol.** Con una importante concurrencia, se consolida una iniciativa que rescate del olvido un juego de nuestra niñez.*

Durante los veranos de mi infancia, Lezama era el lugar que momentáneamente convertía a la Ruta 2 en avenida. Mientras mi padre, siempre prudente, aminoraba la velocidad del Falcon, con curiosidad miraba hacia la derecha para ver hasta donde se extendía ese pueblo de casas bajas que se animaba a interrumpir la monotonía pampeana en medio del interminable viaje de seis horas a Mar del Plata. A la izquierda, la estación del Ferrocarril Roca era una de las tantas por donde pasaba el tren que por entonces llegaba a "La Feliz" en solo cuatro horas y un ratito (al menos así lo prometía la publicidad de Ferrocarriles Argentinos).

La reconversión de la vieja ruta en autopista, algunas renovadas fachadas y el nuevo estatus legal, que transformó al pueblo en el partido más joven de la Provincia de Buenos Aires, parecieran ser los únicos cambios que trajo el paso del tiempo, pero eso no es todo. En los últimos años, la palabra Lezama comenzó a invocar otras vivencias de mi infancia. Esta vez, vinculadas a uno de los juegos que más disfrutaba con los pibes del barrio: las carreras de autos rellenos de masilla y guiados por cucharitas. Claro que por entonces no lo llamábamos Manocontrol, una sofisticada denominación asignada por quienes rescataron este juego del olvido. El Mano-





Fabian Mossato (derecha), cómodo ganador.
Las nuevas generaciones también se suman.



control encontró en esta ciudad bonaerense un punto de referencia, una especie de meca hacia donde confluyen asociaciones de la Ciudad de Buenos Aires y del conurbano bonaerense para disputar una competencia que apuesta a tener trascendencia nacional. La historia es reciente. En 2014 el Automoto Club Lezama organizó el primer Encuentro Interclubes en donde participaron la Asociación de Pilotos de Autos a Manocontrol (APAMACO), la Agrupación Manocontrol del Oeste (AMCO), la Asociación de Corredores de Autos a Manocontrol (ACAM), Aguanten Los Hobbystas Independientes (ALHI) y el Circuito RG Manocontrol, además de representantes del club organizador y pilotos independientes de la ciudad anfitriona.

La labor en Lezama no se limita a la organización de las competencias y a la redacción de un reglamento, sino que ha dado origen a una verdadera industria paralela orientada a la construcción de carrocerías especiales.

La limitada oferta actual de autos de inyección por soplado fue el detonante de esta iniciativa que permite recrear, mediante técnicas de termoformado, cualquier modelo de producción antigua o contemporánea, tanto de serie como de competición.

Así nació el variopinto parque de más de 50 vehículos que participaron el 14 y 15 de



febrero del 2do Encuentro Interclubes Lezama 2015. A pesar del caos de tráfico debido al combo fin de semana largo de Carnaval, recambio de quincena y fallas en la estructura del puente Guerrero, los competidores arribaron a tiempo para disputar las dos series de clasificación previstas para la tarde del sábado.
Luego de la correspondiente verificación técnica, las pruebas se hicieron en el circuito chico de la plaza del Barrio Marinacci.
El reglamento de la competencia establece dos categorías: Junior, (niños de 12 a 15 años) y Mayores (más de 16 años). En relación a los autos, se permite la participación de los comprendidos en el TC Lezamense, TC Histórico Lezamense (cupecitas) Gran Turismo, Fórmula 07 Lezamense, STC 2000, TC Garrote, además de camionetas antiguas y contemporáneas. Todos deben cumplir con las medidas máximas y mínimas de largo y de trocha y con el peso máximo establecido por el reglamento. También se establece limitaciones en el diámetro de las ruedas y, por supuesto, se determina las características de la cucharita, limitándolas a las de té o postre.
La preparación de los pilotos merece un párrafo aparte. No solo resultaron imprescindibles el protector solar, las gorras y la ropa liviana para enfrentar el agobiante sol de febrero; los más previsores fueron munidos de almohadones y los más sofisticados de rodilleras de fútbol para evitar el contacto directo con el abrasivo cemento que al cabo de los sucesivos tiros hace madurar las típicas "frutillitas"
propias de los picados futboleros. En este caso, cobra entidad la frase de APAMACO, cuando refiere a que si no se puede ganar, al menos "morimos rodillas en tierra".
Como en las categorías profesionales del automovilismo vernáculo, la actividad del domingo comenzó muy temprano. A las 9 de la mañana estaba previsto largar la final que se estimaba en 3 horas de duración, tiempo prudente que impediría al sol del mediodía derretir las carrocerías de los autos y el temple de los pilotos.
La final fue establecida en dos vueltas alrededor del circuito grande de la plaza de más de 200 metros que incluía buena parte de su trazado perimetral a través de un sendero de cemento de unos 60 centímetros de ancho.
La grilla de largada se había armado en función de los resultados de la serie, de esta manera, los ganadores de cada una de ellas se ubicaron en la primera fila, los escoltas en la segunda y así sucesivamente.
Cada piloto comenzaba con tres tiros consecutivos para lograr la mejor ubicación. Por la gran concurrencia de participantes, al poco de iniciarse la carrera los espacios de sobrepaso se extinguieron concentrándose los autos en superpoblados pelotones. Con el paso de los turnos se fueron definiendo las



posibilidades de cada competidor determinándose subgrupos separados entre sí por uno o más tiros de distancia. Los pilotos de punta rápidamente se cortaron marcando una diferencia difícil de descontar, aunque en el Manocontrol un despiste, un vuelco o un tiro corto pueden hacer cambiar sensiblemente las posiciones.

Pasado el mediodía, apenas se había cumplido con la tercera parte del total de la prueba y a ese ritmo calcino el horario del final era incierto. El inmejorable clima de cordialidad comenzó a resquebrajarse frente a la evidencia de que las tres horas de extensión previstas para la carrera se habían convertido en una expresión de deseos.

La incertidumbre, el calor, la sed y el hambre condimentaron un cóctel explosivo que afectó el humor de algunos pilotos. La organización propuso acortar el recorrido de la prueba, idea rechazada por los más reglamentaritas y que derivó en una acalorada polémica. Por suerte, la sensatez se impuso por sobre los chisporroteos y la prueba prosiguió con normalidad, después de que los pilotos consensuaran reducir su extensión.

Luego de más de 6 horas, Fabián Mossato, el multicampeón representante de APAMACO, se impuso entre los mayores por delante de Gabriel Cassanello de la Ciudad de Buenos Aires y el "Pato" Murias de Lezama. El mismo apellido quedó estampado en lo más alto de la categoría Junior, donde Lucas se llevó el bicampeonato (había ganado en 2014), escoltado por Luciano Rocha y Santiago García.

Finalizada la prueba, se realizó la correspondiente entrega de premios y distinciones.

Polémica al margen, la sensación de satisfacción y disfrute fue la que se impuso mayoritariamente entre los participantes y organizadores, aderezos esenciales para garantizar la edición 2016 del Encuentro Interclubes Lezama. ⌘